

# Частников ставят на заправку

— тренды —

**Дефицит газовых заправок называют одной из главных причин, тормозящих процесс перевода транспорта России на газ. В Башкирии основным оператором программы развития газовой заправочной сети является «Газпром газомоторное топливо», но к нему намерены присоединиться небольшие частные компании и крупные представители отрасли как «Роснефть».**

Объем потребления компримированного природного газа (КПГ) коммунальными предприятиями и пассажирскими перевозчиками в Башкирии в 2015–2017 годах вырос в пять раз — с 2 млн куб. м до 10 млн куб. м, следует из доклада главы республики Рустэма Хамитова на форуме «Транспорт России», прошедшем в декабре прошлого года. «Если мы пойдем такими темпами, то, безусловно, выполним задачу по переводу общественного транспорта на газомоторное топливо», — добавил он.

В 2013 году премьер России Дмитрий Медведев поставил задачу перевести на газовое топливо к 2020 году не менее половины общественного транспорта крупных городов и не менее 30% — в средних. Крупнейший пассажирский перевозчик в Башкирии — ГУП «Башавтотранс» — за последние годы заменил на газомоторную технику примерно 10% своего парка. Государство субсидировало компании 800 млн руб. на покупку около 300 газовых НефАЗов и автобусов средней вместимости ПАЗ. Еще более 100 единиц коммунальной техники приобретено для предприятий ЖКХ, но в этой сфере данных о доле газомоторной техники в открытом доступе нет, равно как нет данных о доле переведенного на газ частного пассажирского транспорта.

## Татарстан снова впереди

Курултай Башкирии вслед за поручением российского премьера утвердил поправки в республиканский закон «О транспортном налоге», предусматривающие 20-процентное снижение ставки транспортного налога для владельцев автомобилей на газе. Какой эффект дала эта норма, неизвестно. Глава республики в декабре заявил, что законодатель планирует снизить ставки транспортного налога для такого транспорта до 50%.

В компании «Газпром газомоторное топливо» считают удачным



Заправлять транспорт газом в Башкирии готовы и небольшие частные операторы

примером реализации такой программы опыт соседнего Татарстана, где власти с 2016 года субсидируют установку газового оборудования на транспорте как юридическим, так и физическим лицам. В 2016 году по этой программе в республике было переоборудовано 782 автомобиля, в 2017 году — 859, в текущем — 301, итого 1942 единицы техники, сообщили в компании.

На сайте сети АГНКС «Газпрома» стоимость переоборудования бензинового автомобиля на газ оценивается за 50 тыс. руб., окупаемость вложений при пробеге не менее 30 тыс. км в год — в течение года. Годовые расходы на газовое топливо составят около 40 тыс. руб. в то время, как на бензиновое будут втрое выше, отмечают в компании. Стоимость транспорта на газомоторном топливе в среднем выше на 30%, чем бензинового, но разница окупит себя также за один год, уверены в компании

С 2017 года в перечень субсидируемой техники помимо пассажирского, грузового, коммерческого транспорта включены легковые автомобили, напоминают в «Газпром газомоторное топливо», говоря о резервах развития программы. Стоимость газовой версии LADA Vesta CNG с учетом государственных субсидий всего на 30 тыс. руб. дороже бензиновой модели, а в ряде случаев стоимость газовых моделей техники оказывается ниже, отмечают на предприятии.

## Газ просится в сети

Один из главных факторов, тормозящих развитие программы перевода транспорта на газ, — малая доступность заправочной сети. В Башкирии работают 15 автомобильных газонаполнительных компрессорных станций (АГНКС) производительностью 116,4 млн кубометров природного газа в год. 13 из них принадлежат «Газпрому» (компания строит АГНКС также в Уфе, Сибее и Белорецке), две — частникам. Однако суммарно на

их долю приходится лишь около 1% заправок топливом в республике. Загрузка этой сети в 2016 году, по данным «Газпром газомоторное топливо», составила меньше

треблению природного газа в качестве автомобильного топлива в России по итогам 2017 года стали Краснодарский край (44,9 млн кубометров), Ставропольский край

*В странах Евросоюза налоги на газомоторный транспорт снижены в полтора-два раза. В Риме транспорт на альтернативном топливе освобожден от уплаты налогов на три года. Во Франции запрещено использовать бензин на муниципальных автобусах. В Швеции транспорт на газомоторном топливе освобожден от сборов на платных стоянках.*

25% (в среднем по РФ — 26%). Объем реализации КПГ в республике вырос с 2015 года на 12%, до 28,58 млн куб. м, в то время как в Татарстане на 25%, (до тех же 28,58 млн куб. м). Лидерами же по по-

36 млн) и Ростовская область (33,4 млн).

Несколько лет назад в Башкирии работала газовая заправочная сеть «Экосистемза», попавшая под банкротство. Ее планируют заме-

нить другие операторы. Так, компания «Экосервис» (принадлежит предпринимателю Виталию Трою) планирует, по информации министерства промышленности и инновационной политики республики, вложить в строительство сети из примерно 10 заправок, в том числе четырех — в Уфе.

Представитель «Экосервиса» сообщил, что до конца года компания планирует запустить АГНКС в селе Архангельском одноименного района, еще три в поселке Цветы Башкирии в границах Уфы, а также в Нефтекамске и Янауле — до конца 2020 года. Максимальная производительность одной АЗС составит до 1200 куб. м в сутки, отметил собеседник в компании. Информацию о стоимости строительства и дальнейших планах он не раскрыл. О планах развития сети газовых заправок сообщают и в компании «Регион поставка» татарстанского предпринимателя Альберта Газизова, но подробности пока неизвестны.

Свой перспективный план развития газозаправочной инфраструктуры в Башкирии на Российском нефтехимическом форуме в Уфе намерена раскрыть и «Роснефть». Оператором проекта является «РН газотопливная компания». О том что «Роснефть» ведет переговоры с «Башнефть-розницей» и прорабатывает тему развития заправок КПГ, сообщалось еще осенью прошлого года.

Строительство новых АГНКС будет вестись в городах рядом с основными потребителями или на земельных участках, расположенных в полосу отвода дорог общего пользования, в придорожной полосе или за пределами придорожной полосы, которые имеют хорошую транспортную доступность для владельцев транспорта, использующего природный газ в качестве моторного топлива, отмечают в Минэнерго России.

Замглавы ведомства Кирилл Молочков в мае высказался за дальнейшее стимулирование использования газовых автомобилей. Например, рассказал он, рассматривается вариант передачи местными администрациями земли для строительства заправок на газе без конкурса. «Наша с коллегами мечта — чтобы в каждом населенном пункте, куда подведен газ, был заправочный модуль, лучше автоматический, с помощью которого потребитель мог бы заправить свой автомобиль», — отметил замминистра.

**Ирина Самойлова, Майя Иванова**

# Топливо под наблюдением

— знак качества —

**Ежедневно миллионы российских автовладельцев задаются вопросом: где безопасно заправиться? Несмотря на пристальное внимание властей к проблеме качества топлива, в России еще только вырабатывается комплексный подход к этому вопросу. Пока полный контроль за нефтепродуктами — от завода до АЗС — в России практически не обеспечивается. Исключением является компания ЛУКОЙЛ. Компания внедрила новую для России систему слежения за топливом от производства до заправочной колонки.**

В конце января вступил в силу закон о введении оборотных штрафов за продажу контрафактного топлива, который предполагает взыскание 1% от выручки, полученной от реализации на объекте, но не менее 500 тыс. руб. Основной критерий — несоответствие показателей его качества требованиям технического регламента таможенно-союзного ТР ТС 013/2011. При повторном инциденте нарушитель наказывается штрафом до 3% (не менее 2 млн руб.) или административным приостановлением деятельности на срок до 90 суток с конфискацией предметов правонарушения. Отдельно в законе прописана ответственность за нарушения, не связанные с физико-химическими свойствами моторного топлива, например правил маркировки. За это предусмотрен штраф от 100 тыс. до 300 тыс. руб.

Наказывать недобросовестных поставщиков и продавцов начнут уже в ближайшее время: в начале года Росстандарт РФ сообщил, что в первом полугодии проверит качество нефтепродуктов примерно 1 тыс. предприятий нефтепродуктообеспечения во всех регионах России. Также ведомство начнет системно бороться с недобрым топливом.

## Суррогату не рады

Основная проблема, связанная с некачественным топливом, — реализация суррогатов, не предназначенных для автотранспорта, таких как печное и судовое маловязкое топливо, дистиллят газового конденсата. От недобросовестных дельцов в этом случае страдают все: и государство, не получающее акцизы, и автовладельцы, рискующие нарваться на дорогой ремонт, и честные нефтяные компании — из-за недобросовестной конкуренции.



Один рубль с каждого проданного литра топлива ЛУКОЙЛ направляет на экологические проекты

Поэтому и борьба с этим видом мошенничества ведется масштабная. В частности, Росстандарт с участием Минэнерго и Минпромторга рассматривает инициативу о полном запрете на реализацию через топливо-раздаточное оборудование на АЗС топлива, не предназначенного для использования в авто- и мотортранспорте. Очевидно, что такой закон нужно было принимать, что называется, еще вчера. И если в эпоху высоких цен на нефть государство могло не обращать особого внимания на мелких жуликов, то сейчас внимания к собиранию акцизов стало больше.

Обычные автолюбители от нового закона только выиграют: и риск залить в бак некачественное топливо, и темпы роста акцизов, хочется верить, замедлятся.

## Контроль на всех этапах

Другая, но не менее важная проблема — ухудшение характеристик изначально качественной продукции по пути с НПЗ до конечного потребителя. Репутационные потери для компаний из-за действий отдельных

работников АЗС могут быть весьма значительными. Поэтому нефтяники активно создают схемы контроля качества топлива по всей цепочке: от завода до заправки.

Первую в России систему полного контроля внедрила компания ЛУКОЙЛ. Ее разработка и усовершенствование ведутся на протяжении почти 20 лет. Теперь можно гарантировать потребителю, что на заправке он приобретет топливо с теми же показателями, с которыми оно было выпущено на НПЗ.

Система контроля имеет несколько стадий. Первый тест — на выходе с завода. Повторно топливо проверяется на нефтебазе, где дополнительно отбираются арбитражные пробы топлива. Затем проводится автоматизированный налив нефтепродуктов в автоцистерны с добавлением присадок и оформлением паспортов качества и деклараций соответствия техническому регламенту.

На этом этапе, отмечают в ЛУКОЙЛЕ, можно столкнуться с риском подмены или слива топлива на пути от нефтебазы до АЗС. К решению этой проблемы компания подходит комплексно: устанавливаются запорно-пломбировочные устройства на крышках люков и клапанах слива цистерн, применяются измерительные системы и расходомеры, видеонаблюдение GSM/ГЛОНАСС, ведет-

ся автоматический мониторинг качественных характеристик.

Последней точкой проверки топлива является АЗС, и здесь с учетом автоматизации приема, хранения и отпуски с использованием Корпоративной АСУ (КАСУ) качество топлива практически ничего не угрожает. Есть другая проблема — риск мошенничества со стороны персонала. Но она, отмечают в ЛУКОЙЛЕ, почти полностью исключена на АЗС компании за счет внедрения современных технологий учета и контроля.

## Общая борьба

Однако создание внутренних систем контроля качества — только часть решения проблемы, важна всеобщность их применения в масштабах страны. Это предполагает активное участие государства: разработка стандартов и требований, пилотное проектирование, обеспечение полноты применения на рынке и последующий контроль. Несмотря на то что отдельные нефтекомпании используют свои внутренние разработки, единая современная система контроля качества нефтепродуктов для всей страны пока еще только формируется.

Чтобы создать ее, правительство сотрудничает с отраслевыми игроками. Так, сей-

час Росстандарт среди прочих мероприятий по борьбе с контрафактом занимается разработкой и внедрением электронной системы прослеживаемости «от НПЗ до бензобака». Этот вопрос обсуждается профильной межведомственной рабочей группой, достаточной результативно действующей в рамках государственной комиссии по противодействию незаконному обороту промышленной продукции. Разработка и внедрение подобной интегрированной системы, охватывающей все этапы обращения продукции, обеспечит оперативное получение достоверной информации о движении нефтепродуктов. Это позволит принимать обоснованные решения по управлению, контролю и развитию нефтепродуктообеспечения в России. Еще одной инициативой, обсуждаемой с подачи Российского топливного союза, является наделение регулятора полномочиями для проведения проверок характеристик топлива без предупреждения по мере необходимости. Сейчас плановые проверки проводятся не чаще одного раза в три года и с предупреждением.

## Точнее, быстрее, дешевле!

Также на рынке считают необходимым сделать проверки качества бензина более мобильными и оперативными и менее затратными. Как отмечают в ЛУКОЙЛЕ, развитие технологий позволяет успешно применять такие современные методы оперативного контроля, как использование приборов инфракрасной спектроскопии. В Росстандарте соглашаются, что проверка проб в стационарных лабораториях не всегда эффективна, поскольку занимает несколько дней и требует довольно высоких затрат. Ведомство предлагает использовать в том числе и экспресс-анализаторы, для чего должны быть разработаны и утверждены соответствующие методики измерений. С апреля текущего года планируется тестирование одного из них в «полевых» условиях.

Росстандарт отмечает, что в целом выстраивание схем отслеживания качества продукции уже положительно отразилось на ситуации на рынке. Как сообщили в ведомстве, по итогам 2017 года доля нарушений по физико-химическим свойствам топлива на рынке составила около 11% (в 2015 году — более 20%). При этом заметно сократилась доля нарушений на сетевых АЗС — с 7,9% до примерно 3,5%.

**Ольга Матвеева**